

迎接高铁时代 大力发展内蒙古高铁经济

张永军 黄占兵

摘要：内蒙古即将进入高铁时代。系统研究高铁开通给内蒙古经济社会发展带来的影响，充分发挥高铁通道经济和枢纽经济效应，大力发展高铁经济，对于实现高质量发展具有重要意义。

关键词：高铁 高铁经济 对策建议

“火车一响，黄金万两；高铁一通，时空转换。”随着新民北至通辽高速铁路客运专线连通，呼和浩特至北京高速铁路即将全线贯通，标志着内蒙古将进入高铁时代，随之将带来一系列影响，需要我们未雨绸缪，将“高铁优势”转化为经济优势。

一、高铁给内蒙古经济社会发展带来的影响

（一）有利影响

1. 高铁有助于提升民生福祉水平

一方面，高铁提高通行效率。高铁速度带来的高铁红利，不仅能很好地满足居民舒适、方便、快捷、安全的出行要求和换乘体验，而且可以大大缓解节假日期间客运能力饱和带来的压力。呼和浩特至北京高铁建成通车后，呼和浩特至北京的乘火车时间将由现在的9个多小时大幅压缩到不足3个小时，在乌兰察布市坐高铁列车70分钟就可以到达首都。通辽至沈阳新民高铁运营后，通辽到沈阳的运行时间将由现在的5小时左右压缩到1.5

小时左右，通辽到北京的运行时间将由14小时左右压缩到3.5小时左右。另一方面，高铁带来同城效应。高铁速度和不断完善的城市公交系统能提升城际交通出行的便捷性，促使异地工作、异地消费、异地置业等“候鸟式”工作生活方式逐渐普及。根据调查，在京津城际高铁开通前，北京、天津两个城市的居民中有“两城”职住分离考虑或意愿的人口比重仅为16%左右，开通后提高了24个百分点，达到40%左右。目前呼包鄂“1小时经济圈”正在加快形成，准点、靠谱的动车组列车不仅有效解决了城际间通勤族的“就业同城化刚需”，而且很好地满足了城际商务客流的移动办公需求。未来高铁列车将成为高铁沿线居民上下班公交式出行、商务移动办公出行的主要选择。

2. 高铁有助于城乡区域协调发展

首先，高铁助推内蒙古融入国家重大区域战略。互联互通的立体交通体系是区域经济协调发展的重要前提，而高铁就是推动内蒙古融入区域发展的“加速

器”。呼和浩特至北京、呼和浩特至南宁、呼和浩特至银川、满洲里至绥芬河高速铁路及通辽至白城、赤峰和通辽至京沈高铁连接线等建成运营后，内蒙古可以借助便捷高效的全国高铁网络，向南提升与京津冀地区的运输和通达能力，拉近与长三角地区、成渝经济区之间的距离，密切与长江经济带、粤港澳大湾区的联系，向北助力腹地省份、沿海省份对接俄罗斯、蒙古国，促进沿海沿边联动开放发展。其次，高铁加快新型城镇化进程。高铁可以显著地诱增沿线城乡人口流动和聚集，京沪、京广高铁建成后与前3年相比，既有普通铁路客运量的变化较小，而高铁客运量年均分别增长85%和50%。有条件的高铁车站还可以建设成为城市综合体，汇聚人流、物流、商流、信息流、资金流，发展“临铁经济”“枢纽经济”，形成城市新的交通、商业、产业中心和增长极，从而提升城市区域发展整体能级，如上海虹桥综合交通枢纽、深圳北站综合交通枢纽等。高铁将辐射半径扩大到200-350公里，促使人流、物流、资金流

和信息流等生产要素在沿线盟市、旗县加速流动与重新配置,推动园区平台及项目集聚,实现区域大市场效应,有助于解决地区间发展不均衡的问题。第三,高铁助力乡村振兴。高铁可以有效改善沿线农村牧区特别是贫困地区的交通环境和群众出行条件,还可以为农村牧区带来大量的乡村旅游消费需求和小杂粮、食用菌、林下经济作物、沙生产品特色等消费需求。

3. 高铁有助于产业转型升级

一方面,高铁促进传统产业转型升级。高铁缩短时空距离,可以实现各类生产要素在更大区域范围内共享,加快传统产业梯度转移,形成比较优势,有效推动沿线盟市传统产业优化分工、协调互补发展,构建高铁沿线上下游衔接的产业链条。呼和浩特至张家口客运专线与在建的北京至张家口高铁、兰州至银川高铁以及规划建设的包头至银川高铁接轨后,形成我国“八横八纵”铁路网中的“一横”(北京至兰州通道),可以实现京包铁路和包兰铁路客货分离,缓解京藏高速公路、京包铁路、大秦铁路等由西向东的货运压力,强化既有货运通道能力,构建环渤海—“蒙西”煤炭外运通道,为内蒙古创建国家现代能源经济示范区、保障国家能源安全作贡献。高铁速度不仅拉近了内蒙古与京津、长三角、珠三角等中心消费市场的距离,而且也扩大了内蒙古绿色

农畜产品、民族工艺品等的市场范围和需求。另一方面,高铁促进现代服务业加快发展。高铁带来更大客流量,为文化旅游、现代物流、健康养老等现代服务业发展注入新动能。高铁可以有效解决内蒙古沿线旅游景区间距离远、乘车时间长等制约,实现“快旅慢游”,让更多区内外游客实现由以往匆匆忙忙的跟团游、观光游为主向以自助游、深度体验游为主转变,让更多沿线旅游景区实现由以“门票经济”为主向以观光旅游、住宿餐饮、购物娱乐、商务休闲、文化创意等“综合经济”为主拓展转型。高铁可以吸引更多的京津地区物流仓储项目落户用地成本低的沿线盟市或更多生产企业的仓储业务转移,高铁货运专用车厢可以提高高铁沿线盟市冷链快递、鲜活绿色农畜产品快递等服务能力和效率。高铁还将使空气质量高、夏季凉爽的内蒙古成为京津冀地区老年人健康养老的首选之地。

(二) 不利影响

同京津等地区相比,内蒙古依然存在着经济发展水平较低、社会发展优势不明显、营商环境不佳、人文旅游资源开发不足等突出问题。因此,必须清楚地认识到高铁也会增强城市的虹吸效应和可替代效应,使内蒙古发展面临潜在风险。一方面,北京、天津、沈阳等大城市凭借自身强大的经济实力、完善的公共服务体系和优越的创新创业条件,在

高铁速度下易形成虹吸现象,使资金、人才、技术等生产要素向其聚集,导致临近的内蒙古城市成为高铁经济圈内的“过境地”。另一方面,高铁在缩短内蒙古与周边区域城市间距离的同时,也增强了各地产业间的替代性,易造成处于“弱势”的城市产业资源流出,经济发展困难。

二、大力发展内蒙古高铁经济的建议

充分发挥高铁通道经济和枢纽经济效应,坚持“点、线、面”结合,引领高铁沿线各地统筹综合交通及产业发展,努力把高铁沿线建设成为生态更优美、交通更顺畅、经济更协调、市场更统一、机制更科学的黄金经济带,为内蒙古高质量发展提供有力支撑。围绕“高铁站场”布局综合交通网络,推动高铁枢纽经济圈建设发展;以“高铁沿线”为延伸方向,构建高铁沿线生态农业观光带、文化旅游景观带和特色城镇带;以“沿线主要城市”为纵深面,统筹产业园区规划建设和产业转型升级,提升沿线产业发展水平。

(一) 尽快开展高铁效应前期评估和规划编制工作

一是抓住机遇,迎接挑战,积极组织专家学者、相关部门,全面评估高铁对内蒙古经济社会发展带来的影响,为自治区发展高铁经济提供决策依据。二是强

化政策引导, 尽早启动《内蒙古自治区高铁经济发展规划》编制工作, 开展呼和浩特、包头、鄂尔多斯、乌兰察布、通辽、赤峰等城市实施方案编制工作。三是相关部门加快做好城市快速公交系统建设、城际交通线路设计、工业园区建设等专项规划调整。

(二) 打造“呼包鄂—乌兰察布—京津冀”高铁经济走廊

一是落实《呼包鄂协同发展规划》《京津冀协同发展规划》, 围绕北京去“非首都功能”, 推进产业转移承接、公共服务和研发平台共建共享。二是加快推进以高铁站点为中心、50平方公里交通线路全覆盖, 提升“呼包鄂”城市群集聚与辐射力。三是结合和林格尔新区和呼和浩特西城区建设, 积极谋划和布局仓储物流、金融、健康养老等产业。四是落实《国家物流枢纽布局和建设规划》, 加快推进呼和浩特、乌兰察布、鄂尔多斯、包头、赤峰国家物流枢纽承载城市建设。

(三) 构建适应高铁经济的产业体系

一是打造“高铁旅游休闲带”, 引导高铁沿线盟市、旗县围绕“快旅慢游”模式, 整合文化旅游资源, 联合开发草原游、冰雪游、边境游、民俗游等文化旅游产品, 共同打造精品旅游线路, 提升“吃、住、行、游、购、娱, 商、养、学、闲、情、奇”等配套设施和服务水平; 支持高铁沿线盟市、旗县与周边省

区共建客源互送、信息共享、联合招商、连锁经营等合作机制, 联合打造京津冀蒙、黑吉辽蒙、蒙甘宁、蒙晋陕等跨区域旅游协同发展区和满二跨境旅游协同发展区; 瞄准高铁开通后的周末休闲人群、带薪休假人群、高端旅游消费群体等潜在客源增量, 加大对京津冀、长三角、珠三角、东三省等主要客源市场的宣传推介力度。二是大力发展现代物流业, 充分利用高铁成网优势, 以服务京津冀和中蒙俄经济走廊为重点, 优先建设乌兰察布区域性综合交通枢纽, 完善集宁现代物流园区等现有物流枢纽站场集疏运体系, 推进高速铁路、高等级公路和机场无缝衔接、多式联运; 加强仓储、集运和分拨站点等配套设施建设, 强化国内外人员往来、物流仓储、集散分拨、中转服务等综合服务功能; 科学配置动车组预留车厢、高铁确认车等多种运力资源, 发展高铁冷链快递、高铁运输农畜产品等速度快、运行稳、品质优、市场反映良好的“高铁+快递”极速达服务。三是加快发展健康养老产业, 坚持医养结合, 以京津冀等老年人群体的养生、疗养、养老和健康需求为导向, 鼓励发展租住式与自助式相结合的高端养老机构、以“酒店式养老服务”为特色的新型养老机构、公办的经济型养老机构、提供居家养老服务的养老驿站、满足少数民族老年人入住的民族敬老院等多样化

养老机构, 支持高铁沿线盟市养老机构与京津冀养老机构合作开展“床位置换”, 发展低收费入住、高标配食宿游玩的短期养生旅居项目。

(四) 全面提升高铁沿线配套设施水平

一是推进高铁站周边区域合理开发建设, 因地制宜, 合理确定高铁车站选址、用地规模、结构、布局及土地开发和供应时序, 统筹地上地下空间复合利用, 强化设施服务、产业发展、人口集聚等支撑, 坚决防控单纯房地产化倾向, 推动高铁建设与城市发展良性互动、有机协调。二是建设和完善高铁与沿线城市(镇)交通、航空、公路等各种交通方式无缝链接、换乘便捷的道路交通网路。有序推进高铁站点城市(镇)道路建设, 着力提升市政建设品质, 重点打造从高铁站点进城的快速通道。三是建设和完善高铁站点城市(镇)公共交通配套线路和换乘设施, 调整公交运营班次, 大力发展汽车租赁、共享汽车、共享单车等服务, 形成“高铁+公交”“高铁+租车自驾”“高铁+共享单车”“高铁+共享汽车”等智慧化城市公共交通服务。四是完善内蒙古与国际国内重点客源城市、重点旅游中转地的航空交通网络, 开通和加密呼和浩特、包头、通辽、赤峰等城市至蒙古国、俄罗斯及日韩、东南亚等重点客源境外市场航线。五是推进

高铁与航空“联姻”，在重要的高铁站建设机场换乘服务体系，把航班信息查询、航空售票、办理值机手续、领取登机牌和托运行李等服务前置到高铁站。六是推进高铁沿线连接公路改扩建和高铁连接口岸道路运力提升，畅通重点城镇间、主要行政村间、各大景区间的交通联系，在有需要、有条件的地段打造旅游长廊。

（五）提升高铁沿线城镇综合承载能力

一是迎合高铁建设带来人口和产业集聚的趋势，遵循城镇化发展规律，坚持“产城融合”，按照产业“特而强”、功能“聚而合”、形态“小而美”、机制“新而活”的要求，规范发展一批产业特色鲜明、文化底蕴深厚、服务便捷完善、环境优美宜居的城镇。结合高铁沿线旗县产业空间布局优化和产城融合，循序渐进发展“市中镇”“市郊镇”“镇中镇”“园中镇”等不同类型特色小镇，将和林格尔县、托克托县、土默特左旗、伊金霍洛旗、达拉特旗、土默特右旗和凉城县、卓资县的城关镇打造成为功能复合的卫星城。依托有特色资源的重点镇，培育发展现代农牧业型、加工制造型、文化旅游型、商贸物流型、生态宜居型和大数据、沿边专业特色小城镇。坚持以产业的增长支撑特色小镇和小城镇的扩张，坚持“宜工则工、宜农则农、宜牧则牧、宜商则商、宜游则游”的原则，培育一批特

色小镇。二是坚持以人为本，科学规划高铁沿线城镇的生产、生活和生态空间，形成便捷的“生活圈”、繁荣的“商业圈”和完善的“服务圈”，提炼和合理应用蒙元文化、黄河文化、红山文化、辽文化、“三少民族”文化、河套文化等地域文化经典元素、标志性符号于城镇建设运营及公共空间，保护特色景观资源，营造宜居宜业的优良环境。三是坚持绿水青山就是金山银山，统筹布局城镇风景林地、公园绿地和防护绿地，保护好天然水系、自然山体与城镇周边地区的自然植被，加强街头公园、社区公园、郊野公园和绿道绿廊、环城镇绿化带建设，强化河湖水系和大气污染物、扬尘、噪声及餐饮业污染防治，发展绿色交通系统，全面提升高铁沿线城镇环境质量。

（六）建立完善高铁经济政策体系

一是建立高铁经济带建设工作常态化协调机制，协商解决高铁经济走廊推进过程中出现的问题，制定产业、投资、税收、就业等重大政策，推进高铁沿线重点园区分工合作和盟市、旗县在教育、文化、科技和产学研等方面的交流合作。二是探索建立收益分享机制，鼓励以产业链上下游为主开展跨区域合作，推动高铁沿线地区联动发展、融合发展。三是推广以企业为主体的投融资模式，统筹使用 PPP 等模式，有效支撑高铁经济带开发建设。四是

统筹高铁沿线鄂尔多斯综合保税区、呼和浩特进出口加工区、呼和浩特和鄂尔多斯航空口岸、乌兰察布陆港、通辽和赤峰保税物流园区（B 型）等资源，复制推广自由贸易试验区政策，把高铁沿线地区建设成为与沿边口岸和国内港口相协同的“腹地经济”支撑带。五是加快探索和建立高铁沿线地区存量建设用盘活利用代替增量供给的土地供应新机制，对沿线重点项目建设给予建设用地指标倾斜，允许以土地租赁、作价入股等方式供地。六是优化高铁沿线地区营商环境，落实好《内蒙古自治区优化营商环境工作实施方案》，对标世界银行《全球营商环境报告》核心评价指标，以集聚人流、物流、资金流和信息流为导向，以提升政府公共服务能力和水平为核心，着力推动高铁沿线地区营造稳定公平透明、可预期的国际化、法治化、便利化营商环境。■

参考文献：

- [1] 2019 年内蒙古政府工作报告
 - [2] 呼包鄂协同发展规划纲要（2016—2020 年）
 - [3] 京津冀协同发展规划
 - [4] 内蒙古自治区“十三五”旅游业发展规划
 - [5] 内蒙古自治区国民经济和社会发展的第十三个五年规划
- （作者单位：内蒙古自治区发展研究中心）

责任编辑：代建明